

# CLASSIC DRIVER

# 1970 Ferrari 246 'Dino' - L-Series

L-Series

- Lot sold  
USD 331 432 - 409 416  
EUR 340 000 - 420 000 (listed)  
**Baujahr** 1970
- **Losnummer** 85
- **Lenkung** Links
- **Zustand** Gebraucht
- **Standort** 
- **Außenfarbe** Rot
- **Automobiltyp** Coupé
- 

## Beschreibung

Eines von nur 355 gebauten L-Serie Modellen  
Aufwendig und hochwertig restauriert  
Umfangreich dokumentierte Historie  
Matching Numbers

Die Automobil-Weltmeisterschaft des Jahres 1958 begann gleich mit einer kleinen Sensation. Stirling Moss gewann auf einem Cooper-Climax den Gran Premio de Argentina und damit trug sich erstmals ein Wagen in die Siegerlisten der Formel 1 ein, dessen Motor nicht vor sondern hinter dem Fahrer saß. Maurice Trintignant wiederholte das Kunststück ausgerechnet in Monte Carlo, und selbst wenn sich Mike Hawthorne auf Ferrari den Weltmeistertitel sichern konnte, nahm die Palastrevolution ihren Lauf. Schon die nächsten beiden Saisons krönte sich Jack Brabham auf Cooper zum Weltmeister und das ließ sogar Enzo Ferrari widerwillig einsehen, dass in Zukunft seine Motoren ins Heck übersiedeln mussten, wollte man wieder Meisterschaften gewinnen. Das tat dann auch Phil Hill 1961.

Egal ob vorne oder hinten eingebaut, bei den Motoren vertraute Ferrari in jenen Tagen auf V6-DOHC-Motoren mit 65° Öffnungswinkel. Die hörten auf den Namen Dino, in Erinnerung an Enzo Ferraris Sohn Alfredo, der 1956 an den Folgen unheilbarer Muskeldystrophie verstorben war. Noch im Jahr zuvor hatte Dino mit Vittorio Jano am Reißbrett die Idee zu diesem Motor gesponnen, seine erste Umsetzung für einen Formel 2 Wagen durfte er nicht mehr erleben.

Auf der zweiten großen Bühne der Raserei, der Sportwagen-Weltmeisterschaft, konnten sich die großen Frontmotoren noch bis 1962 behaupten. Mit drei Siegen in Serie beim Rennen aller Rennen an der Sarthe hatte das neue Jahrzehnt begonnen. In den kleineren Hubraumklassen schickte Ferrari bereits vereinzelt Mittelmotorwagen mit den V6 ins Rennen, für den Gesamtsieg in Le Mans brauchte es aber die großen V12 an der oberen Hubraumgrenze. 1963 saß ein solcher erstmals hinter dem Fahrer in der Mitte des siegreichen Ferraris und damit war die Revolution beendet. Nie mehr wieder sollte ein Frontmotor-Rennwagen die 24 Heures du Mans gewinnen.

Die Sportwagen und nicht die F1-Boliden waren es dann auch, die unmittelbar auf das Ferrari-Modellprogramm abfärbten. Für die 1965er Saison hatte man mit dem kleinen 206 P einen potenten Bergrenner an den Start gebracht, basierend auf dem präsentierte man auf dem Pariser Autosalon im Oktober einen ersten Ausblick darauf, wie eine zukünftige Straßenversion aussehen könnte. Was Pininfarina dabei auf vier Räder gestellt hatte, ist am besten mit zwei Worten beschrieben: atemberaubend schön.

Noch zwei Jahre sollten vergehen, bis der Rennwagen zivilisiert und die Studie serientauglich gemacht worden war. 1967 debütierte der 206 GT, der wie sein Motor den Namen Dino trug. Kein Cavallino und kein Ferrari Schriftzug fand sich irgendwo an Ferraris erstem Mittelmotor-Serienwagen, nur der Spitzname seines Sohnes Alfredo.

Der Motor und die flache, kurvige Hülle waren komplett aus Aluminium, ersterer leistete 180 PS und letztere wog entsprechend wenig. Trotzdem waren der Klientel die Wagen nicht schnell genug, weshalb nach nur gut 150 Exemplaren 1969 der 246 GT erschien, mit ausgereizter Kubatur, weshalb man beim Block nun auf Grauguss zurückgreifen musste. Im 246 GT steckte allerdings mehr als nur ein größerer Motor. Ferrari hatte den ganzen Wagen grundlegend überarbeitet und etwa auch das Chassis und den Radstand um sechs Zentimeter verlängert.

Die Karosserie wuchs in der Länge sogar um 8,5 cm und aus Kostengründen sank im Verlauf der Produktion auch an der Karosserie der Anteil an Leichtmetall. Waren anfangs noch Türen und Hauben aus Aluminium, waren es bei späteren L-Serie-Modellen über Chassis-Nummer 01000 meist nur noch die vordere Haube. Die Stahlkarosserie war darüber hinaus nicht mehr mit dem Rahmen vernietet sondern verschweißt. Etliche weitere kleinere Retuschen folgten an Optik und Mechanik, größere dann nach 355 gebauten Dinosaurs mit dem Übergang zur M-Serie, die sofort an den Rädern zu erkennen ist, die nun auf die schönen Zentralverschlüsse verzichten mussten. Später folgte dann noch die E-Serie, mit der auch der offene 246 GTS erschien. So unterscheidet man heute beim 246 GT drei unterschiedliche Serien, mit Abstand die wenigsten wurden dabei von der ersten L-Serie gebaut.

Erklärter Gegner des Dino war ein Zuffenhausener Produkt, das man mit dem 246 GT mit 195 PS leistungsmäßig wieder überholt hatte. Bei zeitgenössischen Tests hatte der Dino tatsächlich ein klein wenig die Nase vorn, sowohl bei der Höchstgeschwindigkeit als auch im Sprint. So knapp vor der Ölkrise blieb der Verbrauch bestenfalls eine Randnotiz. Nur bei einem hatte Porsche die Nase ganz klar vorn, bei einer offenen Version. Bis 1972 sollte es dauern, dass Ferrari in der letzten Serie der Berlinetta mit dem 246 GT „Spyder“ (GTS) ein offenes Pendant zur Seite stellte und so gegen den Targa konkurrenz.

2.295 Berlinetta und 1.274 GTS sollten vom Dino 246 GT in den sechs Jahren Bauzeit entstehen. Porsche kosteten diese Zahlen bestenfalls ein müdes Lächeln, denn in Zuffenhausen baute man in einem Jahr mehr als in Maranello überhaupt Dinosaurs aus dem Werk rollten. Emotion misst man allerdings nicht in Stückzahlen und da waren die Italiener seit jeher um Längen voraus.

Besser als Geoffrey Howard, der den Dino 246 GT 1971 für das amerikanische Road & Track Magazine testete, hätte man es kaum zusammenfassen können:

“The shape alone is beautiful to the point of being probably the greatest thing that Pininfarina ever did.”

Chassis 00766 ist einer der frühen Dino 246 GT aus besagter L-Serie. Er wurde am 10. April 1970 im Werk fertiggestellt und anschließend über die Mailänder Ferrari-Vertretung Crepaldi verkauft. Noch heute präsentiert er sich in der Spezifikation, in der er das Werk verlassen hatte. Der Farbton ist das originale Rosso Chiaro 20-R-190, kombiniert mit Interieur Nero 161 in Vinyl/Skai. Auch alle Nummern am Fahrzeug, Chassis, Motor, Getriebe, Body, sind noch jene, die es bei seiner Auslieferung waren.

Erster Besitzer war eine Firma Texcotex S.r.l. in Mailand, auf die der Dino am 3. Juni 1970 zugelassen wurde. Ab Juni 1982 war der 246 GT dann auf Alberto Carella in Forlì zugelassen. Der verkaufte im November 1988 seinen 246 GT an den nächsten Besitzer Guerrina Guidotti, Jahrgang 1915! 2001 wurde der Dino dann in die Tschechische Republik verkauft, wo er anschließend vom renommierten Fachbetrieb Ecorra aufwendig und komplett nach Auslieferungs-Spezifikation restauriert wurde. Fotos der Arbeit finden sich heute noch auf der Website der Firma unter [www.ecorra.com](http://www.ecorra.com). Mit Abschluss der Arbeiten wurde Dino 00766 im Jahr 2007 als historisches Fahrzeug in der Tschechischen Republik vom Einbringer zugelassen.

Dass seit Abschluss der Arbeiten mittlerweile 15 Jahre vergangen sind, sieht man diesem Kunstwerk von einem Sportwagen nicht an. Wie recht Geoffrey Howard anno dazumal doch hatte, der Dino ist und bleibt eines der schönsten Automobile aller Zeiten!

Wir bedanken uns ganz herzlich bei Marcel Massini, der mit seinem immensen Wissen auch beim Verfassen dieser Zeilen eine große Hilfe war.

Chassis: 00766  
Motor: 000.5553  
Getriebe: 337  
Body: 336/D  
Papiere: Tschechische Zulassung  
Italienische Carta di Circolazione in Kopie

Dorotheum Auktion

**Titel** Herr  
**Vorname** Wolfgang  
**Nachname** Humer  
Dorotheergasse 17  
1010Vienna  
Österreich  
**Telefonnummer** +43-151560428  
**Fax** +43-151560489  
**Mobiltelefonnummer** +43-66488543011  
<http://www.dorotheum.com>  
**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/car/ferrari/246-dino/1970/917401>  
© Classic Driver. All rights reserved.